VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 138)
z dnia 7 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 138)

7 listopada 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałka Sejmu – na podstawie informacji ministra infrastruktury i budownictwa – wniosku Klubu Poselskiego Kukiz'15 o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie realizacji budowy zachodniej obwodnicy Szczecina".

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam przybyłych posłów. Witam przedstawicieli resortu infrastruktury, na czele z panem dyrektorem Jarosławem Waszkiewiczem z Departamentu Dróg Publicznych, oraz zastępcę dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad, pana Jacka Grygę. Stwierdzam, że w posiedzeniu uczestniczy wymagana liczba posłów, mamy kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie wniosek, który został skierowany przez Klub Poselski Kukiz'15 do marszałka Sejmu w dniu 13 października 2017 r. w sprawie rozpatrzenia na posiedzeniu Sejmu „Informacji ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie realizacji budowy zachodniej obwodnicy Szczecina". Czy zgłaszacie państwo jakieś uwagi do porządku posiedzenia? Nie słyszę uwag. W tej sytuacji uznaję, że porządek został przyjęty. Przystępujemy do jego realizacji. Proszę pana posła Sylwestra Chruszcza o zaprezentowanie i uzasadnienie wniosku w imieniu wnioskodawców.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jako mieszkaniec Szczecina chciałbym państwu opisać projekt i wagę zachodniego obejścia miasta, aglomeracji szczecińskiej. Jeżeli byśmy spojrzeli na mapę Polski, to zauważylibyśmy, że za Szczecinem znajduje się jeszcze powiat policki. Żeby dojechać do Polic, do bardzo dobrze rozwijających się zakładów chemicznych „Police", trzeba wybrać jedną z dwóch dróg, które biegną dziś przez miasto Szczecin. Oznacza to, że cały transport kołowy do Polic oraz do otuliny miasta prowadzi przez Szczecin. Dziś mieszkańcy dużych miast wyprowadzają się poza te miasta. Wyraźnie widać, jak ten proces postępuje w Warszawie, Gdańsku, Poznaniu czy Wrocławiu. Także okolice Szczecina zaludniają się bardzo dynamicznie. Ruch drogowy na dojeździe w kierunku zachodnim Szczecina wzrósł kilkukrotnie. Dojazd do takich wiosek jak Wołczkowo, Dobra, Tanowo jest ze względu na tworzące się korki tak samo trudny jak poruszanie się po Warszawie.

Projekt zachodniej obwodnicy Szczecina ma już wieloletnią historię. Był on wdrażany, planowany, omawiany itd. wiele razy. W tej chwili znaleźliśmy się w sytuacji, którą

można określić jako wyzwanie lub konieczność, jeśli chodzi o zbudowanie obwodnicy. Razem z nią trzeba stworzyć przeprawę, nie przesądzam, czy mostową, tunelową, czy promową, do miejscowości Święta i podłączenie do trasy S6.

Widziałem wiele projektów obwodnicy z racji wykonywanego zawodu. Planowane były różne nitki obejścia miasta Szczecina od zachodu, dlatego w trakcie dyskusji będę pytał przedstawicieli ministerstwa o techniczne szczegóły planowanego przejścia. Teraz chcę tylko powiedzieć, że w międzyczasie, kiedy badałem sprawę, dowiedziałem się w urzędzie marszałkowskim, że ten przeprowadził uzgodnienia środowiskowe, że są one na ukończeniu, ale na razie utknęły w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Oznacza to, że realizacja projektu ciągle się oddala.

Dosłownie przed tygodniem w Szczecinie odbył się konkurs architektoniczny na zagospodarowanie centrum miasta, na tzw. Łasztownię. Zwycięska praca zakłada zmianę filozofii przepraw mostowych w mieście. Jeżeli zostałoby to przeprowadzone, to północne i zachodnie dzielnice Szczecina oraz dojazd do Polic zostałyby całkowicie zakorkowane.

Z powyższych przyczyn wyniknęło nasze zapytanie do Ministerstwa Infrastruktury. Trzeba sobie bowiem wyraźnie powiedzieć, że o ile inwestycje na S3, S6 i S10 idą bardzo dobrze, widać je, dużo dzieje się na dojeździe do portu w Świnoujściu, o tyle zachodnie obejście Szczecina, które powinno być następne w kolejce do realizacji, bardzo wyraźnie odstaje, jeśli chodzi o realizację. Warto także dodać, że na zachodniej ścianie Szczecina ciągle powstają nowe zakłady pracy, ostatnio na przykład Amazon, który zatrudni kilkaset osób. Oprócz niego realizowany jest szereg innych inwestycji. Odradza się stopniowo przemysł stoczniowy, który będzie również generował duży ruch drogowy – to wszystko uzasadnia nasz wniosek o informację dotyczącą zachodniej obwodnicy Szczecina. Liczymy, że państwo z ministerstwa przekażecie nam dziś szczegółowe informacje na temat zaawansowania prac projektowych i planistycznych dotyczących zachodniego obejścia Szczecina. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję przedstawicielowi wnioskodawców. Zgłasza się pan poseł Misiło. Czy koniecznie w tej chwili, panie pośle, w tym momencie? Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Szanowni państwo, tak się składa, że wychowywałem się w Policach, a także pracowałem w tamtejszym urzędzie miejskim, również przy sprawach dotyczących zachodniego obejścia Szczecina, w okresie kiedy pełniłem funkcję naczelnika wydziału promocji i informacji Urzędu Miejskiego w Policach. Gdyby nie to, że zakłady chemiczne „Police" postanowiły zainwestować w nową wytwórnię polimerów, fachowo to się nazywa propylen, to moglibyśmy dywagować, czy planowane przejście posiada ekonomiczne uzasadnienie. Mielibyśmy dylemat ekonomiczny. Jednak po fakcie, poprzez który rząd postanowił, że zakłady w Policach będą na swoim terenie realizować wspomnianą ogromną inwestycję, to obejście miasta Szczecina jest absolutnie niezbędne. Jeżeli teraz nie podejmiemy stosownych decyzji, a zakłady chemiczne „Police" doprowadzą do końca inwestycję, to na tamtym terenie powstanie olbrzymi problem komunikacyjny, który de facto uniemożliwi jakikolwiek racjonalny dojazd do i z zakładów w Policach.

Biorąc pod uwagę przyszłość i strategiczny sposób myślenia nie tylko o regionie, ale także o rozwoju zakładów chemicznych w Policach, zachodnie obejście Szczecina jawi się dziś jako inwestycja absolutnie niezbędna. Moim zdaniem powinno ono znaleźć się poza jakąkolwiek polityczną walką. Muszą decydować względy racjonalne, tzn. rozwój Rzeczypospolitej i zakładów chemicznych „Police". Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. W tej chwili poproszę o ustosunkowanie się do tematu dzisiejszego posiedzenia pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza, a później również zastępcę dyrektora GDDKiA, pana Jacka Grygę, o ile wystąpi konieczność uzupełnienia informacji przedstawionych przez resort infrastruktury. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na wstępie chciałbym w imieniu pana ministra Chodkiewicza przeprosić za jego nieobecność. Z powodu innych, bardzo pilnych obowiązków pan minister nie może uczestniczyć w posiedzeniu Komisji, za co w jego imieniu gorąco przepraszam. Jeżeli chodzi o kwestię zachodniej obwodnicy Szczecina, to postaramy się przybliżyć państwu to zagadnienie zarówno od strony zakresu technicznego, jak i od strony wartości zadania i dotychczasowych przygotowań do jego realizacji, wypracowywanych decyzji administracyjnych oraz możliwych ścieżek realizacyjnych na najbliższą przyszłość dla tego projektu.

Pierwsza kwestia – zakres techniczny. W obecnym stanie przygotowań możemy stwierdzić, że zakres techniczny projektu jest, jeśli można tak to określić, dość bogaty. Chodzi o odcinek 52 km drogi krajowej, drogi ekspresowej budowanej po nowym śladzie. Przekrój drogi to dwa pasy, dwie jezdnie w każdym kierunku. Szerokość pasa ruchu i przyjęte prędkości tak jak w przypadku drogi ekspresowej. Istotnym generatorem kosztów jest liczba węzłów. Projekt zakłada budowę ośmiu węzłów: Kołbaskowo, Będargowo, Dołuje, Dobra, Tanowo, Police, Modrzewie i Goleniów. Na tej trasie znajduje się aż 50 obiektów ekologicznych pośród wszystkich 86 obiektów w postaci mostów, estakad, przejść dla zwierząt, wiaduktów i tuneli. Jest to w sumie bardzo duża liczba obiektów inżynierskich, w tym szczególnie duża liczba obiektów środowiskowych. Oprócz tego mamy jeszcze trzy pary MOP-ów, co na odcinku 52 km generuje określone koszty w realizacji projektu. Do tego dochodzi przejście przez obszary wrażliwe środowiskowo, czyli obszary Natury 2000. Jest kilka takich obszarów: jezioro Świdwie, Police-Kanały, ujście Odry, Zalew Szczeciński czy Puszcza Goleniowska.

Jeśli chodzi o przebieg obwodnicy, to w tej chwili jest on określony w ramach uzyskiwanej decyzji środowiskowej. Podstawowym założeniem jest połączenie dwóch węzłów komunikacyjnych: po zachodniej stronie Kołbaskowo, po wschodniej stronie Goleniów. Po drodze przejście przez Odrę, które stanowi bardzo istotny element całości. Rozpatrywane są trzy warianty takiego przejścia: drążony tunel, most wysokowodny i tunel zatapiany. Wszystkie wymienione elementy składają się na projekt, którego wartość może być szacowana w bardzo różny sposób, ale mieści się w granicach od 2,8 mld zł do 3,2 mld zł. To podlega jeszcze dalszemu szacowaniu. Projekt o tej wartości może oczywiście posiadać różne scenariusze realizacji. W grę może wchodzić na przykład etapowanie inwestycji, rozpoczęcie jej od realizacji najbardziej wrażliwych elementów, jak połączenie zakładów w Policach z Goleniowem, które mogłoby stać się pierwszym fragmentem budowy całości.

Jeżeli chodzi o stan prac przygotowawczych, to marszałek przygotował materiały do decyzji środowiskowej w dniu 6 kwietnia 2017 r. Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Szczecinie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Od decyzji wpłynęły dwa odwołania, które dotyczyły spraw związanych z przeprowadzeniem drogi w głębokim wykopie na odcinku Dołuje–Redlica oraz przeprojektowania węzła Będargowo na wniosek wójta gminy Kołbaskowo. Obecnie, jak powiedział pan poseł, sprawa stanowi przedmiot analiz w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Dzisiaj na ten temat rozmawialiśmy z oddziałem. Prawdopodobnie w ciągu miesiąca sprawa zostanie rozstrzygnięta. Decyzja środowiskowa mogłaby zostać ostatecznie wydana w okresie mniej więcej miesiąca, a następnie przejęta przez Generalną Dyrekcję od marszałka, przez oddział w Szczecinie, w celu poprowadzenia dalszych prac przygotowawczych.

Jak wygląda scenariusz dalszych prac przygotowawczych? Wiadomo, że na ścieżce prac przygotowawczych są przewidziane dalsze etapy procesu przygotowawczego. Możliwe jest przygotowanie koncepcji programowej. Z naszych harmonogramów wynika, że jest to 2019 r. Rozpoczęcie realizacji inwestycji to rok 2022, a zakończenie w 2027. Tak mógłby wyglądać plan realizacji od strony haromonogramu czasowego. W tej chwili całkowicie abstrahuję od kwestii środków potrzebnych na zrealizowanie tego zadania. Pokazuję tylko techniczne możliwości jego przygotowania.

Jeżeli chodzi o działania rządu w tym zakresie i o możliwość realizacji omawianego przedsięwzięcia w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych, to 25 października 2015 r.

inwestycja została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów o sieci autostrad i dróg ekspresowych i od tego czasu może być traktowana jako zadanie rządowe, do realizacji przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. W związku z wpisaniem do rozporządzenia Rady Ministrów można rozpatrywać wariant realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. 12 lipca 2017 r. program budowy dróg został zaktualizowany. Limit przyznanych środków został zwiększony ze 107 mld zł do 135 mld zł. Wzrost jest istotny, bo o 28 mld zł, ale nawet ta kwota nie pozwala na realizację wszystkich zadań, które dziś zostały ujęte w programie. Łączna wartość zadań w Programie Budowy Dróg Krajowych wynosi 200 mld zł, co oznacza, że deficyt środków jest bardzo istotny, nawet jeśli chodzi o zadania wyznaczone znacznie wcześniej, niż pojawił się priorytet związany z zachodnim obejściem Szczecina. W tej chwili wspomniany deficyt wynosi 65 mld zł.

Od strony realizacyjnej można jeszcze mówić o drugim wariancie, o drugim ewentualnym scenariuszu, który jest wstępnie przygotowywany we współpracy z Ministerstwem Rozwoju. Mam tu na myśli ścieżkę realizacji tego projektu w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego. Wspólnie z Ministerstwem Rozwoju, mając na uwadze dużą liczbę priorytetowych zadań, na realizację których brakuje środków, została wstępnie określona lista sześciu zadań do dalszych ewentualnych rozważań, jeśli chodzi o realizację na ścieżce ppp. Wśród tych zadań znajduje się zachodnie obejście Szczecina. Znajdują się tam również pozostałe odcinki drogi S6 łączące na tym samym kierunku Szczecin i Police z aglomeracją trójmiejską, włącznie z metropolitalną obwodnicą Trójmiasta. Wszystkie te projekty znalazły się na wspomnianej liście.

Po dyskusji w Komitecie Społeczno-Ekonomicznym Rady Ministrów resort infrastruktury został zobowiązany do przeprowadzenia pierwszych analiz przygotowawczych ppp w tej sprawie. Chodzi o analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych dla każdego spośród sześciu projektów zidentyfikowanych i zamieszczonych na liście. Analizy wykonuje obecnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Mamy nadzieję, że do końca grudnia tego roku zostaną one odebrane przez GDDKiA i będzie można je wykorzystać do kolejnego etapu prac, czyli przedstawienia wyników tych analiz na posiedzeniu Komitetu Społeczno-Ekonomicznego Rady Ministrów. Liczymy, że będzie to miało miejsce na początku stycznia przyszłego roku. Dyskusja w komitecie społeczno -ekonomicznym będzie koncentrowała się wokół uzasadnienia społeczno-ekonomicznego każdej z tych sześciu inwestycji. Podjęte decyzje wskażą, które z projektów, zawartych bądź co bądź na krótkiej liście, będą mogły zostać zrealizowane w trybie ppp. Pod uwagę zostaną wzięte wyniki prowadzonej obecnie analizy oraz etapy dotychczasowego procesu przygotowawczego. Mamy nadzieję, że do tego czasu będzie już gotowa prawomocna i ostateczna decyzja środowiskowa w sprawie zachodniej obwodnicy Szczecina, która otworzy drogę i ułatwi szybkie podjęcie decyzji przez Komitet Społeczno-Ekonomiczny Rady Ministrów.

Jeżeli chodzi o ścieżkę ppp, to warto jeszcze zwrócić uwagę na jeden aspekt, dość kluczowy. Ppp można rozumieć w bardzo różny sposób. Koncepcja projektów ppp opracowywana w tej chwili wspólnie z Ministerstwem Rozwoju zakłada, że umowa będzie zawierana na 30 lat z wynagrodzeniem opartym o tzw. opłatę za dostępność. Innymi słowy, partner prywatny będzie zobowiązany do realizacji inwestycji i sfinansowania kosztów jej budowy, a po zakończeniu realizacji i oddaniu inwestycji do użytkowania przez pozostały okres, tj. 27 lat lub krócej, będzie otrzymywał opłatę za dostępność w cyklu rocznym, półrocznym lub kwartalnym. Te szczegóły nie zostały jeszcze ustalone.

Szanowni państwo, tak dziś wygląda stan przygotowań oraz opis zakresu technicznego i możliwości realizacyjnych zachodniej obwodnicy Szczecina. Widzimy oczywiście, jak ważna jest to droga dla regionu, ale także dla sieci dróg krajowych, ponieważ uzupełnia inne odcinki dróg znajdujących się już w krajowej sieci.

Gdyby były z państwa strony pytania, to jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Czy pan dyrektora Gryga z GDDKiA chciałby coś dodać do wypowiedzi dyrektora Waszkiewicza?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Nie, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram dyskusję. Proszę o zapisywanie się do głosu. Pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie dyrektorze, czy mógłby pan powiedzieć, ile wyniósłby koszt realizacji inwestycji metodą tradycyjną, w tym sensie, że inwestuje państwo polskie, a jak kształtowałyby się wydatki, gdyby wybrano do realizacji opcję w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego? Jaki wkład musiałby wtedy wnieść rząd, poszczególne samorządy i partner prywatny? Myślę, że to bardzo interesująca kwestia. Gdyby mógł pan przedstawić choćby tylko jakieś szacunki na ten temat, byłbym zobowiązany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MIB Jarosław Waszkiewicz:

Wysoka Komisjo, koszty, które podałem wcześniej, to koszty realizacji w systemie tradycyjnym. Mniej więcej, maksymalny koszt inwestycji powinien zamknąć się w kwocie 3,2 mld zł. Zakres inwestycji jest bardzo obszerny, na tyle bogaty, że mogłaby ona być realizowana etapami. Jeśli zostałaby przyjęta ścieżka ppp albo rekomendowano by dalsze prowadzenie przygotowań do realizacji na ścieżce ppp, zakres projektu zostanie bardzo szczegółowo zweryfikowany pod kątem tego, czy i w jakim zakresie objąć jego realizację ścieżką ppp. Czy powinien to być tylko któryś z etapów inwestycji, czy jej całość, czy wszystkie parametry techniczne są parametrami docelowymi, czy też muszą być zapewnione już w pierwszym roku eksploatacji drogi itd. Pod tym kątem zostanie zweryfikowany cały zakres przedsięwzięcia i jak łatwo się domyślić, bardzo dużo będzie zależeć od otrzymanych wyników analizy.

Jeżeli chodzi o samą ścieżkę ppp i generowane na niej koszty inwestycji, to należy pamiętać, że partner prywatny, szacując ryzyko z 30-letniej koncesji, musi wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności techniczne, jakie mogą się pojawić w związku z eksploatacją drogi przez ok. 27 lat. Można zatem liczyć, że koszt inwestycyjny będzie wyższy w porównaniu z tym samym zakresem inwestycji realizowanej na ścieżce tradycyjnej. Wynika to z faktu, że partner prywatny musi uwzględnić wszystkie ryzyka związane z niedookreślonym na dziś ruchem, jaki może być generowany na drodze w okresie 30 lat. Można zatem oczekiwać, że partner prywatny z ostrożności zaproponuje koszt realizacji wyższy niż w systemie tradycyjnym. Pamiętajmy jednak, że ideą realizacji w systemie ppp jest wykorzystanie korzyści płynących z przetargu. Głównym parametrem przetargowym pozostanie przecież koszt realizacji projektu. Mówiąc precyzyjnie, głównym parametrem będzie wysokość opłaty za dostępność, ale oczywiście składa się na nią koszt realizacji inwestycji. Oznacza to, że ten parametr będzie podlegał ocenie w procedurze przetargowej. Jeżeli zadziałają mechanizmy konkurencji, a na to liczymy, można się spodziewać, że od strony kosztowej oferty będą atrakcyjne także w przypadku realizacji inwestycji w ramach ppp.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Czy są inne głosy w dyskusji lub pytania? Pan poseł Chruszcz, proszę.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Na wstępie chcę podziękować panu dyrektorowi za wyczerpującą wypowiedź. Właściwie nie pozostawia ona pola na zadanie jakiegokolwiek pytania. Rozumiem, że jeśli chodzi o decyzję środowiskową, to protesty dotyczą tylko dwóch kwestii, ale przyniosła ona już odpowiedź odnośnie śladu obwodnicy. Interesuje mnie jeszcze, czy macie państwo pomysł na przeprawę? Czy decyzja dała jasne wskazania odnośnie przeprawy, czy dopiero wyjdzie to w trakcie przetargu?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy są inne głosy w dyskusji? Nie ma. Nikt się nie zgłosił. Zamykam listę mówców. Udzielam ponownie głosu panu dyrektorowi Waszkiewiczowi. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MIB Jarosław Waszkiewicz:

Na etapie analizy wielokryterialnej wskazano, że najkorzystniejsze będzie przecięcie Odry za pomocą drążonego tunelu. Nie jest to dla nas zaskoczenie. Taka sama metoda została przyjęta w przypadku inwestycji mającej miejsce kilkadziesiąt kilometrów na północ, czyli w przypadku tunelu w Świnoujściu. To jest ten sam tor wodny, takie same warunki geologiczne można na tej trasie napotkać, a więc konsekwentnie byłby to tunel drążony.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Zamykam dyskusję. Stwierdzam, że Komisja wysłuchała informacji przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz przeprowadziła dyskusję. Proponuję, aby tej informacji nie kierować na plenarne posiedzenie Sejmu, należy natomiast monitorować dalsze decyzje dotyczące usprawnienia realizacji i ewentualnego przyspieszenia budowy zachodniej obwodnicy Szczecina. Czy ktoś zgłasza sprzeciw wobec tego wniosku? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję przedstawicielom ministerstwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dziękuję paniom i panom posłom. Stosowne pismo informujące o decyzji Komisji przekażemy panu marszałkowi Sejmu. Zamykam obrady.